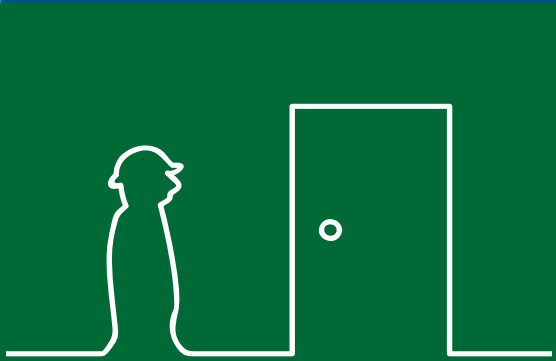
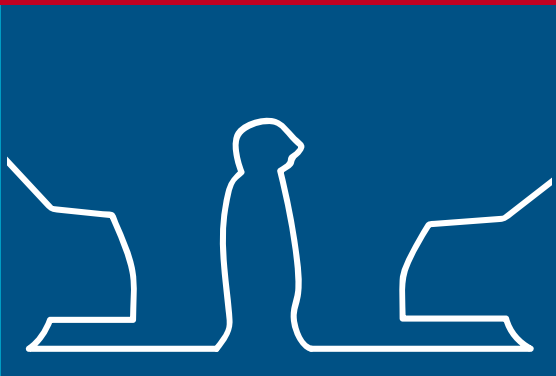
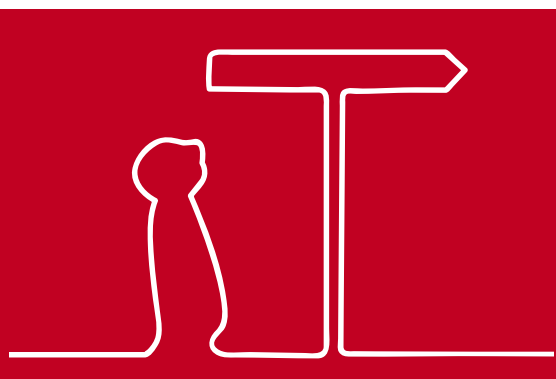


Mobil im Grätzel

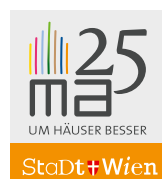
Leitfaden für Barrierefreiheit im öffentlichen Raum





Mobil im Grätzel

Leitfaden für Barrierefreiheit im öffentlichen Raum



Inhalt

Einleitung

Mobilitätseingeschränkte Personen	7
Bedürfnisse von Personen mit Mobilitätsbehinderungen	8

Ausgestaltung von Gehsteigen und Gehwegen

Gehsteigdurchziehungen	11
Fahrbahnanhebungen	
Niveaufreies Kreuzungsplateau	
Gehsteigbreiten	12
Gehsteigvorziehungen	14
Gehsteigabsenkungen	15
Fahrbahnteiler und Mittelinsel	16
Oberflächenbeläge	17

Leitsysteme und Orientierungshilfen

Wegweiser und Orientierung	19
Optische Leitsysteme	19
Taktile Leitsysteme	20
Beleuchtung und Spiegel	21
Lichtsignalanlagen	22
Akustische Ampeln	23

Stiegen, Rampen und Steighilfen

Stufen und Stiegenanlagen	25
Kinderwagenrampen	26
Rampen	27
Gehsteigteilung	28
Aufzüge und Lifte	29

Verkehr

Schrägparkordnung und Gehsteigparken	31
Behindertenzonen (Parkplätze für PKWs von Menschen mit Behinderung)	32
Poller	33
Radwege – eine Gefahr für blinde Menschen	33

Inventar im öffentlichen Raum

Öffentliche barrierefreie WC-Anlagen	35
Sitzmöglichkeiten, Vegetation, kleine Plätze und Trinkbrunnen	36
Baustellen und Baustellensicherung	38
Hindernisse im öffentlichen Raum	40
Temporäre Hindernisse	

Bauliche Ausgestaltung

Eingänge und Zugänge	43
Türen (von Hand betätigt)	44
Türen (automatisiert)	46
Glastüren und Glasflächen	47
Haus- und Garageneinfahrten	47

Literaturverzeichnis

52

Vorwort

In der Vergangenheit rangierten FußgängerInnen – und hier insbesondere Menschen mit Behinderung – an der untersten Stelle in der Hierarchie des Verkehrsgeschehens und wurden so gesehen in ihren Grundrechten nach freier Mobilitätsentfaltung und sicheren Gehmöglichkeiten eingeschränkt.

Daher ist barrierefreies Planen und Bauen seit einigen Jahren ein besonderes Anliegen in der Wiener Stadt- und Verkehrsplanung. Oft sind dabei gar nicht die großen und teuren Lösungen gefragt, es tragen gerade auch die kleinen Dinge dazu bei, die Alltagstauglichkeit und Sicherheit des öffentlichen Raumes zu erhöhen: Maßnahmen wie Gehsteigabsenkungen, bessere Beleuchtung, zusätzliche Querungsmöglichkeiten, Blindenleitsysteme und vieles andere mehr können erheblich zu einer höheren Lebensqualität beitragen, weil sich so auch Menschen mit besonderen Bedürfnissen im öffentlichen Raum sicher fühlen und selbständig unterwegs sein können. Die barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Raumes ist daher eine Grundvoraussetzung für die Integration und die eigenständige Lebensführung älterer Menschen und Menschen mit Behinderung.

Um die unterschiedlichen Bedürfnisse und Wahrnehmungen unterschiedlicher NutzerInnengruppen – im speziellen auch Menschen mit Behinderung – zu erfahren und zu erkennen, organisiert die Gebietsbetreuung Stadterneuerung im 6., 7., 8. und 9. Bezirk (GB* 6–9) bereits seit einigen Jahren sogenannte „Walking Audits“. Das Konzept der „Walking Audits“ ist einfach umsetzbar und kombiniert geringen Aufwand mit großem Erfahrungspotential: Durch gemeinsame Begehungen vor Ort wird die Wahrnehmung der Stadtlandschaft und Wohnumgebung für alle TeilnehmerInnen um eine neue, oft gänzlich andere Dimension erweitert. Das gilt vor allem dann, wenn es sich um besondere, nicht für jedermann alltägliche Bedürfnisse handelt, wie es z.B. das Ertasten des Weges bei Sehschwäche oder Blindheit, aber auch das Fortbewegen mit Gehhilfen wie Krücken, Rollatoren oder Rollstühlen darstellen.

Die von der GB* 6–9 gewonnenen Erfahrungen und Kenntnisse werden in dieser Broschüre dokumentiert und richten sich in erster Linie an all jene Menschen und Institutionen, die für die Planung und Gestaltung des öffentlichen Raumes verantwortlich sind.

Einleitung



Mobilitätseingeschränkte Personen

- Menschen mit Gehbehinderungen, wie RollstuhlfahrerInnen, BenutzerInnen von Krücken, Rollatoren oder Elektroscootern
- Menschen mit Sinnesbehinderungen, wie blinde, sehingeschränkte, gehörlose und hörbehinderte Personen
- Ältere, gebrechliche Menschen
- Kinder und Kindergruppen
- werdende Mütter
- Personen mit Kinderwagen oder schwerem Gepäck
- Personen mit vorübergehenden Unfallfolgen oder postoperativen Beeinträchtigungen (z.B.: Gipsfuß)

Aus dieser Aufzählung wird klar, dass jeder von uns einmal in seinem Leben „behindert“ im Sinne einer Mobilitätseinschränkung ist und daher eine barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Raumes für alle Menschen positive Auswirkungen hat. Barrierefreie Umgebungen bedeuten einen Gewinn an Lebensqualität und haben daher erhebliche gesamtwirtschaftliche Bedeutung.

Barrierefreies Gestalten = menschengerechtes Gestalten
= Design for all

Sechs Gründe für barrierefreies Gestalten bzw. Design for all:

- Mehr Mobilität durch Design for all
- Höhere Lebensqualität durch mehr Unabhängigkeit
- Bessere Gesundheit durch soziale Integration
- Weniger Unfälle durch den Abbau von Barrieren
- Geringere volkswirtschaftliche Kosten
- Nachhaltige Investitionen in barrierefreie Umgebungen

Bedürfnisse von Personen mit Mobilitätsbehinderungen

Menschen mit Gehbehinderungen

Menschen mit Gehbehinderungen benötigen Hilfsmittel (von Krücken bis zu Rollstühlen), um sich selbständig fortbewegen zu können. Hindernisse aller Art wie hohe Gehsteigkanten, Stufen, Treppenanlagen usw. schränken die Mobilität dieser Menschen massiv ein.

Auch unebene bzw. zu raue Oberflächenbeschaffenheit wie Granitsteinpflaster oder Kiesflächen sind z.B. für Rollstuhlfahrer aber auch für Personen mit Kinderwagen äußerst beschwerlich zu begehen. Auch besteht für gehbehinderte und ältere Menschen Stolpergefahr (wie z.B. bei Kopfsteinpflaster).

Sehr glatte Oberflächen werden andererseits von Menschen mit Krückstock als zu rutschig wahrgenommen. Zu glatter Steinbelag oder auch Metallgitter können bei Regennässe sehr rutschig und zur Gefahr für ALLE werden!

Menschen mit Sinnesbehinderungen

Blinde Menschen erspüren und ertasten die unmittelbar nahe Welt direkt über die Fußsohlen und über ihren verlängerten Arm, den Blindenstock. Ihre Aufmerksamkeit gilt v.a. dem Bodenrelief und Boden- oder Mauerkanten. Gegenstände in einer Höhe von 30cm über dem Boden entgehen dem Schwenkbereich des Stockes. In der Entfernung und Höhe orientieren sich blinde Menschen über Geräusche (Gehör).

Lärm ist für blinde Menschen wie starker Nebel für sehende Menschen. Eine Orientierung ist bei starkem Umgebungslärm für sie nur äußerst schwer möglich.

Sehbeeinträchtigte Menschen brauchen starke Kontraste. Blendung und Spiegelung durch zu starkes oder zu vielfältiges Licht in ungünstiger Höhe (Reklame!) irritiert und lenkt die Aufmerksamkeit ab. Diese Personengruppe benötigt daher eine Kennzeichnung und Markierung von Stufen oder Kanten!

Blinde und hochgradig sehbehinderte Menschen können außerdem die Schilder oder Anzeigen im öffentlichen Raum (oder in Stationen und in bzw. auf öffentlichen Verkehrsmitteln) nicht erkennen.

Kinder

Kinder sind unter den FußgängerInnen stark vertreten, ihr Bewegungsdrang ist groß und sie spielen gerne. Sie sind allerdings auch die Gruppe mit dem höchsten Verkehrsrisiko. Kinder können sich nicht verkehrssicher bewegen: Das Richtungshören und das Einschätzen von Entfernungen sind bei ihnen noch nicht voll ausgebildet, auch haben sie eine längere Reaktionszeit. Drei- bis Sechsjährige können keine Verkehrszeichen lesen, können Bewegungen nicht an der Formveränderung ablesen und oft nicht rechts und links unterscheiden (etwa bei warnenden Zurufen). Kinder sind überfordert durch die hohe Kfz-Verkehrsdichte und die hohen gefahrenen Geschwindigkeiten, durch die starke Verkehrsvermischung und die Sichtbehinderung durch parkende Autos.

Ältere Menschen

Mehrere Studien und Forschungsprojekte haben gezeigt, dass die ältere Bevölkerung manchmal Gefahrenpunkte nicht erkennt oder falsch einschätzt. Kreuzungsbereiche beispielsweise sind für ältere Menschen besondere Konfliktpunkte, weil sie den sicheren Gehsteig verlassen und durch die komplexe Situation des Querens zunehmend überfordert sind.

Ältere Menschen sind von ihren körperlichen Fähigkeiten wie Beweglichkeit, Seh- und Hörfähigkeit bis hin zu Reaktionsgeschwindigkeit und Kraftanwendung gegenüber jüngeren Menschen im Nachteil. Verkehrswege und -führung sowie Ampelschaltungen berücksichtigen dies oft nicht ausreichend.

Ausgestaltung von Gehsteigen und Gehwegen





Gehsteigdurchziehungen Fahrbahnanhebungen Niveaufreies Kreuzungsplateau

Wird die Fahrbahn auf das Gehsteigniveau (minus 3 cm) angehoben – das heißt ein ebener Übergang von Gehsteig zu Gehsteig geschaffen – so ist das Überqueren für alle bequemer. Gehsteigdurchziehungen erhöhen den Komfort beim Queren, sorgen für langsamerer fahren im Kreuzungsbereich und verringern dadurch die Unfallgefahr und -schwere. Diese Maßnahme nützt vor allem Menschen, die am Gehsteig mit Rollstuhl, Kinderwagen oder Gehhilfe unterwegs sind. Fahrbahnanhebungen müssen mindestens 4 m breit sein und auf beiden Seiten angerammt werden (im Idealfall 1:10).

Besonders positiv sind in diesem Zusammenhang angehobene Schutzwege mit optischer Betonung (rot umrandet) zu nennen, welche die Autofahrer zusätzlich warnen und bei denen FußgängerInnen Vorrang haben.

Zur Geschwindigkeitsreduktion des motorisierten Individualverkehrs und zum flächigen Queren der FußgängerInnen kann die Kreuzung im Fahrbahnbereich auch zur Gänze auf Gehsteigniveau (minus 3 cm) angehoben werden.

Gehsteigdurchziehungen erhöhen den Komfort beim Queren, sorgen für langsamerer fahren und verringern dadurch die Unfallgefahr.

Niveaufreie Kreuzungsplateaus ermöglichen darüber hinaus das flächige Queren für FußgängerInnen



Eine Gehsteigbreite von mindestens 2m ist notwendig, damit zwei Personen bequem aneinander vorbei gehen können

Gehsteigbreiten

Eine Gehsteigbreite von mindestens 2m ist notwendig, damit zwei Personen bequem aneinander vorbei gehen können. Damit ist auch für RollstuhlfahrerInnen, eine Person mit Kinderwagen und Kleinkind an der Hand oder Gruppen von FußgängerInnen ausreichend Platz.

Die für das Gehen vorgesehene Fläche darf nicht durch Elemente der Stadtmöblierung (Poller, Hydranten, Fahrradbügel, Wartehäuschen, Telefonzellen, Papierkörbe, Bänke, Verkehrszeichen, Maste, Bäume, Schaltkästen usw.) bzw. durch wirtschaftliche Nutzungen (Schanigärten, Warenausräumungen, Werbeflächen, Kioske u. Verkaufsflächen usw.) vermindert werden. Bei unvermeidbaren punktuellen (in Längsrichtung weniger als 1m) Hindernissen im Verkehrsraum für FußgängerInnen wie etwa Tafeln, Papierkörbe etc. sind die Mindestbreiten von 1,5m einzuhalten.

Manche Hindernisse im Gehbereich, wie z.B. hineinragende Äste, Mauervorsprünge, Verkehrsschilder, Werbetafeln oder ähnliches sind eine große Gefahr für Menschen mit Sehbehinderungen. Daher ist ein Lichtraumprofil von mindestens 1,2m Breite und 2,2m Höhe einzuhalten.



Straßenverkehrszeichen sind in einer Mindesthöhe (Unterkante) von 2,2m über Grund zu montieren. Ist dies nicht möglich, so sind sie gegen das Unterlaufen mit dem Blindenstock abzusichern. Aber auch eine zu hohe Montage von z.B. Anzeigetafeln ist nicht zweckmäßig, wenn diese dadurch nicht mehr wahrnehm- oder lesbar werden.

Längsgefälle (Steigungen) über 6 % sind zu vermeiden, da diese nur mehr von wenigen Menschen mit Behinderungen problemlos zu bewältigen sind. Handläufe – am besten beidseitig angebracht – und besonders griffige Bodenbeläge erleichtern die Bewältigung solcher Wege.

Quergefälle erschweren Menschen, die darauf angewiesen sind, einen Rollstuhl zu nutzen, aber auch Eltern mit Kinderwagen das Geraudeaufahren. Die Neigung sollte daher 2 % nicht überschreiten.

Hindernisse schränken den notwendigen Platzbedarf für FußgängerInnen massiv ein und vermindern dadurch den Gehkomfort.



Gehsteigvorziehungen verbessern die Sicht, verkürzen die Querungslänge und bieten ausreichend Aufstellfläche.

Gehsteigvorziehungen

Gehsteigvorziehungen verbessern die Sicht auf die Fahrbahn, verkürzen die Querungslänge über die Fahrbahn und bieten auch wartenden FußgängerInnen mehr Platz sowie ausreichende Aufstellflächen für größere Menschenansammlungen (z.B. Kindergruppen). Wichtig ist es dabei, sichtbehindernde Gegenstände (Sträucher, Altstoffcontainer usw.) zu entfernen.



Gehsteigabsenkungen

Bei allen Kreuzungen, Straßenecken und Fußgängerübergängen sollten die Gehsteige bis etwa 3 cm über Fahrbahnniveau abgesenkt werden, damit gehbehinderten Menschen sowie Menschen, die darauf angewiesen sind einen Rollstuhl zu nutzen und Personen mit Kinderwägen ein barrierefreies und bequemes Queren der Straße möglich ist. Dieser Höhenunterschied von 3 cm ist für sehbeeinträchtigte und blinde Menschen noch mit dem Taststock und den Füßen als Grenze zur Fahrbahn wahrnehmbar.

Eine Gehsteigabsenkung wird durch Absenken der Randsteine erreicht. Das Gefälle der Rampe soll maximal 6 % betragen und der auf 3 cm abgesenkte Bereich soll ein Ausmaß von mindestens 1,5 m erreichen.

Gehsteigabsenkungen ermöglichen ein barrierefreies und bequemes Queren der Straße.



Fahrbahnteiler und Mittelinsel ermöglichen das Querens der Fahrbahn in Etappen und sind eine wertvolle Querungshilfe

Fahrbahnteiler und Mittelinsel

Dieser ermöglicht das Querens der Fahrbahn in Etappen. Insbesondere langsamen FußgängerInnen ermöglicht er einen Aufenthalt, um sich zuerst auf die eine, dann auf die andere Fahrtrichtung zu konzentrieren. Die Regelbreite für begehbbare Fahrbahnteiler beträgt 2,5 m, die Mindestbreite im Idealfall 2 m.



Oberflächenbeläge

Ein sicheres, stolper- und sturzfreies Gehen zu ermöglichen bzw. Wege rutschfest und berollbar auszubilden ist oberste Prämisse bei der Ausgestaltung von Gehwegen! Die Oberfläche soll einerseits eben und hart sein und andererseits griffig und gleitsicher.

Besonders eignet sich dafür Asphalt, gesägter Naturstein, Verbundpflaster, feinkörniger Waschbeton, verdichteter Splitt sowie Gummi- und Kunststoffbeläge.

Unregelmäßige Oberflächenbeläge mit großen Fugenbreiten, Rasengittersteine und Kieswege sind für Personen mit Gehbehinderung, Menschen, die darauf angewiesen sind einen Rollstuhl zu nutzen und Eltern mit Kinderwagen ungeeignet.

Bei Schachtabdeckungen und Abdeckgittern (zum Beispiel von Kellerfenstern) sollte die Maschendichte kleiner als 2cm sein. Stabrostaufsätze sind unter anderem für Menschen mit Krückstock ungeeignet.

Unregelmäßige Oberflächenbeläge mit großen Fugenbreiten sind für mobilitätseingeschränkte Personen ungeeignet.

Leitsysteme und Orientierungs- hilfen



Wegweiser und Orientierung

Wegweiser und übersichtliche Wegeführungen (einheitliche Bodenbeläge, Blickachsen usw.) bieten Orientierung. Dem entgegen stehen aufwändige Straßenraum- und Platzgestaltungen, die aus einem Mosaik an unterschiedlichen Bodenbelägen, Linien und Teilflächen bestehen.

Optische Leitsysteme

Fehlt an öffentlichen Orten eine unmissverständliche Beschilderung, können sich Menschen schwer orientieren. Vor allem für Menschen, die sich hauptsächlich visuell orientieren (wie z.B. gehörlose Menschen) sind optische, übersichtliche und selbst erklärende Leitsysteme besonders wichtig. Anzeigen an Stationen des öffentlichen Verkehrs ermöglichen eine größere Eigenständigkeit gehörloser Menschen. Wichtig ist die Informationskette durchgängig zu führen: Es nützt das beste Leitsystem nichts, wenn an einer Wegekreuzung der Hinweis zum Ziel fehlt.

Schriftzeichen müssen entsprechend der Leseentfernung groß genug ausgeführt werden, damit die Informationen leicht ablesbar sind. Informationen, die auf einen stark reflektierenden Hintergrund (Metall oder Glas) oder auf einen Bildhintergrund (z.B.: Imagebilder) geschrieben sind, können nur schwer gelesen werden. Es sollten verstärkt kontrastierende Farbsystematiken und Bildzeichen verwendet werden. Wegweiser und Straßenschilder sollen künstlich beleuchtet, unter Verwendung von kontrastierenden Farben mit einem gut lesbaren Schrifttyp ausgestattet sein. Rot-Grün-Kombinationen sind gänzlich ungeeignet.

Leitsysteme sollten von anderen Informationen und Werbungen klar zu unterscheiden sein. Das heißt: Alle relevanten Informationen sollten ins Auge springen. Damit verbunden ist auch die Notwendigkeit, dass Hinweisschilder in Sichtachsen montiert werden sollten.



Taktile Leitsysteme, deren eigentlicher Zweck durch Hindernisse aller Art konterkariert wird

Taktile Leitsysteme

Taktile Leitsysteme am Boden werden überall dort gebraucht, wo es keine „natürlichen“ Leitsysteme (Mauern, Rasensteinkanten usw.) zur Orientierung für blinde und sehbehinderte Menschen gibt. Mit den Füßen und/oder dem Langstock tastbare taktile Leitsysteme helfen sehbehinderten oder blinden Menschen, sich auf Straßen, Plätzen und Bahnsteigen zurechtzufinden und leiten sie zu öffentlichen Orten oder zur nächsten tastbaren Gebäudekante.

Die technische Ausführung des Leitsystems ist in der ÖNORM V2102-1 geregelt. Für Blindenleitsysteme gilt etwa, dass der gesamte Leitstreifen mindestens 40 (+/- 5) cm breit sein muss. Bei einem Leitsystem aus 7 Einzelstreifen bedeutet dies, dass jeder einzelne Streifen 3 cm breit ist, ebenso die dazwischenliegenden Abstände. Die Erhebungen der schachbrettartigen Aufmerksamkeitsfelder sollten versetzt zu den erhabenen Leitstreifen angeordnet sein. Wichtig ist, dass sich die Leitstreifen von der Umgebung durch tastbare und hörbare Unterschiede (der Langstock gibt geänderte Geräusche bei veränderten Belägen zurück) und farbliche Kontraste abheben.

Natürlich ist besonders darauf zu achten, dass das taktile Leitsystem frei von Hindernissen ist (wie Warenausräumungen, Dreiecksständer usw.).



Beleuchtung und Spiegel

Gute Beleuchtung reduziert das Unbehagen, das Dunkelheit hervorruft und macht Hindernisse besser erkennbar. Sie nützt besonders Frauen jeden Alters, Kindern, älteren Menschen und Menschen, die schlecht sehen. Gute Gehwege sollten daher bei Dunkelheit gut, gleichmäßig und blendfrei ausgeleuchtet sein. FußgängerInnen fühlen sich sicher, wenn Gesichter aus einer Entfernung von vier Metern noch gut erkennbar sind.

Spiegel machen bisher uneinsehbare Bereiche überblickbar und reduzieren die Angst, vor plötzlich auftauchenden, uneinschätzbaren Personen und Situationen.

Gute Beleuchtung reduziert das Unbehagen, Spiegel machen bisher uneinsehbare Bereiche überblickbar.



„Alles Grün“ ermöglicht das Querens in der Diagonale ohne Warten und sorgt für hohe Sicherheit

Lichtsignalanlagen

Sie bieten FußgängerInnen in Straßen mit starkem Kfz-Verkehrsaufkommen, hohen Geschwindigkeiten und konzentriertem FußgängerInnenverkehr mehr Sicherheit beim Querens. Dabei sind lange Wartezeiten von über 40 Sekunden für FußgängerInnen zu vermeiden.

Bei bedarfsgesteuerten Lichtsignalanlagen sollte bereits nach wenigen Sekunden die Freigabe für FußgängerInnen erfolgen. Die programmierte Überquerungszeit muss sich nach den langsameren FußgängerInnen richten, das bedeutet eine Gehgeschwindigkeit von 0,8 Meter pro Sekunde. Voreilzeiten von ca. 5 Sekunden schützen FußgängerInnen vor abbiegenden Autos. Bis die abbiegenden Autos Grün erhalten, sind selbst die langsamen FußgängerInnen schon für die Autolenker deutlich erkennbar auf der Fahrbahn.

An wichtigen fußbläufigen Verbindungen sollte „Alles Grün“ gelten, d.h. eine gleichzeitige Grünschaltung für FußgängerInnen. Es erlaubt das Querens in der Diagonale ohne Warten und sorgt für hohe Sicherheit, da weniger Konflikte zwischen FußgängerInnen und gleichzeitig abbiegenden AutofahrerInnen auftreten. Es führt jedoch auch zu längeren Wartezeiten.



Akustische Ampeln

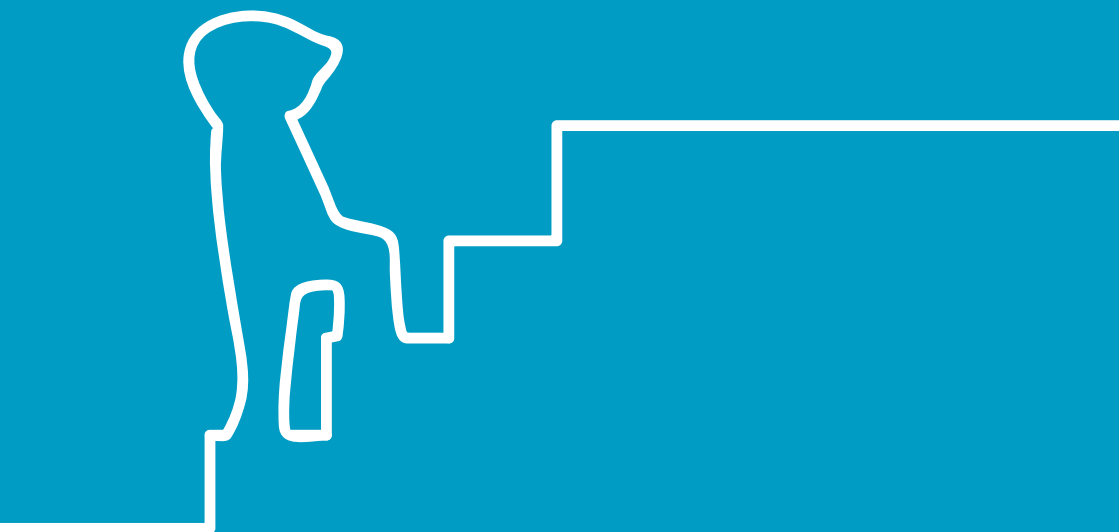
Akustische Ampeln sind zusätzlich zu den Lichtsignalen mit hörbaren Signalen ausgestattet. Die Anmeldebleaus zeigen durch permanentes und langsames Ticken (60 Takte pro Minute) blinden Menschen, wo sich der ampelgeregelte Übergang befindet. Wenn die Ampel grün wird, ändert sich das Tickgeräusch – es wird schneller (180 Takte pro Minute). An der Unterseite des Anmeldebleaus befindet sich ein tastbarer Pfeil, der die Gehrichtung anzeigt bzw. während der Grünphase vibriert. An der dem Gehsteig zugewandten Seite des Anmeldebleaus befindet sich eine tastbare Abbildung der Strecke, die überquert werden muss.

Werden die Geräte z.B. durch Zeitungstaschen verdeckt oder falsch montierte Abfallbehälter verstellt, können blinde Menschen das Anmeldebleau nicht mehr finden bzw. betätigen. Durch die Zeitungstaschen wird das akustische Signal auch schwer wahrnehmbar. Selbstverständlich muss das taktile Leitsystem zur akustischen Ampel führen.

Bei Installation von akustischen Ampeln und taktiler Bodeninformation sind die ÖNORMEN V2100, V2101, V2102-1 und die RVS 02.02.36 zu beachten.

Verdeckte Anmeldebleaus von akustischen Ampeln erschweren das Finden bzw. Betätigen der Geräte für blinde Menschen.

Stiegen, Rampen und Steighilfen





Stufen und Stiegenanlagen

Stufen in Gehwegen sind unbedingt zu vermeiden und durch Rampen zu ersetzen! Unvermeidbare Stufen sollen leicht bewältigbar sein – auch für Menschen, die schlecht zu Fuß sind (Stufenverhältnis von 14/32). Genügend Podeste sollen ein Ausruhen ermöglichen.

Stufen müssen beidseitig einen Handlauf haben und taktil und kontrastreich markiert sein. Ein geeigneter Handlauf misst 4 cm im Durchmesser und ist, farblich mit der Wand kontrastierend, in einer Höhe von 90–100 cm und zusätzlich von 75 cm angebracht (ÖNORM B1600). Der Abstand zur Wand sollte mindestens 5 cm betragen, wichtig ist auch die Montage des Handlaufs von unten, um das Entlanggleiten der Hand nicht zu beeinträchtigen. Der Handlauf muss bereits 40 cm vor dem jeweiligen Treppenanfang beginnen und über die letzte Stufenkante 40 cm horizontal hinausreichen. (Somit kann zuerst der Handlauf gegriffen werden, bevor man die Treppe auf- oder absteigt.)

Freitragende Treppen im Außenbereich, Balkone und dergleichen müssen bis zu einer Höhe von 2,2 m über Grund gegen das Unterlaufen abgesichert sein.

*Vorbildliche
Stiegenanlage
mit Handlauf und
Markierung.*



*Kinderwagen-
rampen sind nicht
barrierefrei –
erleichtern es aber,
Stiegenanlagen mit
Kinderwägen zu
überwinden*

Kinderwagenrampen

Kinderwagenrampen sind nicht barrierefrei. Sie erleichtern es zwar, Stiegenanlagen mit Kinderwägen zu überwinden. Sie sollten aber nur dort errichtet werden, wo aus Platzgründen die Errichtung von barrierefreien Rampenanlagen nicht möglich ist. Die Mindestbreite für eine Kinderwagenrampe beträgt 90 cm. Die übrige Stiege soll eine Restbreite von 150 cm nicht unterschreiten und muss an beiden Seiten mit einem gut umfassbaren Handlauf ausgestattet sein. Die Kinderwagenrampe darf den Zugang zum Handlauf nicht behindern, daher sind drei Handläufe erforderlich. Eine brauchbare Lösung ist eine Rampenbreite von 100 cm und eine Restbreite der Stiege von 200 cm. Eine Kinderwagenrampe darf eine Neigung von 54% nicht überschreiten. Das entspricht Stufen, die 15 cm hoch und 29 cm tief sind. Damit Personen mit den Kinderwägen nicht seitlich abrutschen können, soll die Rampe mit einer seitlichen Führung ausgestattet sein. Die Führungsleiste darf nicht höher als 3 cm sein und muss weniger als 5 cm breit sein. Zusätzlich muss die Führung nach allen Seiten abgerundet sein, um die Verletzungsgefahr einzugrenzen. Die Kinderwagenrampe kann in Stein, Beton und Stahl ausgeführt werden. Steinrampen können nur bei Steinstiegen eingesetzt werden, Stahl hingegen überall.



Rampen

Rampen sollten vorzugsweise gerade ausgeführt werden und eine Mindestbreite von 120 cm aufweisen. Die Rampenlänge sollte maximal 10 m betragen bzw. sollte nach 10 m ein horizontales Zwischenpodest von 120 bis 150 cm Länge vorgesehen werden. Die Steigung der Rampe sollte maximal 6 % betragen. In Ausnahmefällen darf die Rampenneigung 10 % nicht überschreiten. Ab einer Steigung von 4 % muss beidseitig ein Handlauf angebracht werden. (Dieser ist wie in Punkt „Stufen und Stiegenanlagen“ beschrieben auszuführen).

Vorbildlich ausgeführte Rampe mit Handlauf und Markierung in ein Erdgeschoßlokal.



Die Längsteilung des Gehsteiges ermöglicht das barrierefreie Fortbewegen und weiterhin einen ebenen Zugang zum Haus

Gehsteigteilung

Diese wird beispielsweise dort angeordnet, wo sich zur Überwindung von Niveauunterschieden (z.B. bei erhöhten Hauseingängen) bisher Stiegenanlagen im Gehsteigverlauf befanden. Die Längsteilung des Gehsteiges ermöglicht das barrierefreie Gehen oder Fahren (mit Rollstuhl oder Kinderwagen) auf dem einen Teil des Gehsteiges und erlaubt weiterhin einen ebenen Zugang zum Haus. Der barrierefrei nutzbare Teil des Gehsteiges sollte dabei ausreichend breit gestaltet werden.



Aufzüge und Lifte

Auch der Einbau von Liften ist bei beengten Platzverhältnissen eine denkbare und sehr gute Lösung. Die barrierefreie Ausführung von Aufzügen ist in der ÖNORM EN 81-70 geregelt, wie etwa die Mindestabmessungen des Fahrkorbes, die Türbreiten, die Bewegungsfläche vor dem Aufzug sowie die Bedienelemente (Ruftaster, Handlauf) im Aufzug.

Bei Stiegenanlagen sollten Schilder angebracht werden, wie diese barrierefrei zu umgehen sind. Diese Schilder sollten möglichst einfach und verständlich auf den alternativen Weg hinweisen sowie so angeordnet sein, dass sie gut zugänglich und lesbar sind.

Lifte sind bei beengten Platzverhältnissen eine sehr gute Lösung zur barrierefreien Überwindung von Höhenunterschieden.

Verkehr





Schrägparkordnung Gehsteigparken

Diese Parkordnungen sind prinzipiell zu vermeiden, da sie immer auf Kosten der Gehsteigbreiten gehen und das Queren der Straßen für FußgängerInnen (besonders mit Rollstuhl und Kinderwagen) erschweren. Wenn Schrägparkplätze trotzdem angeordnet werden, darf die Gehsteigbreite nicht unter 2,5m betragen, um den Überhang der parkenden Fahrzeuge in den Gehsteig ausreichend zu kompensieren.

Auch das Gehsteigparken sollte unbedingt vermieden werden, da sehr oft die Markierung nicht beachtet wird und für FußgängerInnen zu wenig Platz bleibt.

Schrägparkordnungen schränken die Gehsteigbreite ein und erschweren das Queren der Straße für FußgängerInnen



Behindertenzonen sollten in ausreichender Anzahl im Stadtgebiet errichtet werden

Behindertenzonen (Parkplätze für PKWs von Menschen mit Behinderung)

Behindertenzonen sind Halte- und Parkverbotszonen, in denen die Fahrzeuge dauernd stark gehbehinderter Personen abgestellt werden dürfen. Gehbehinderte Personen, die bereits einen Berechtigungsausweis nach §29b StVO besitzen, können einen entsprechenden Antrag entweder für das eigene Auto stellen oder für ein Kraftfahrzeug, mit dem sie chauffiert werden.

Wichtig ist, dass sich solch ein Parkplatz in unmittelbarer Nähe der Wohnung bzw. des Arbeitsplatzes befindet. Aber auch im unmittelbaren Nahbereich von öffentlichen Gebäuden (Ämter, Krankenhäuser, Sozialversicherungen), gemeinnützigen Einrichtungen, Kulturellen Institutionen (Theater, Kino etc.), in Einkaufsstraßen usw. sollten Stellplätze, die für alle Besitzer des Ausweises §29b StVO reserviert sind, errichtet werden.

Die Ausgestaltung dieser Stellplätze unterliegt ganz bestimmten Kriterien und ist in der ÖNORM B 1600 geregelt: Breite von 3,5m, Länge von 6 m, ebenes Gelände bzw. max. 3% Gefälle, gut befahrbarer Bodenbelag (keine Rasengittersteine, kein Kopfsteinpflaster).

Barrierefreie Stellplätze sind durch Straßenverkehrszeichen mit dem Bildzeichen Rollstuhlbenutzer gemäß ÖNORM A 3011-3 am Beginn und am Ende des Stellplatzes zu kennzeichnen. Zusätzlich ist der Stellplatz mit einem ebensolchen Bildzeichen als Bodenmarkierung zu markieren.

Poller

Sie schaffen einen Sicherheitsabstand zur Fahrbahn, geben den FußgängerInnen ein Gefühl der Sicherheit und verhindern illegales Parken.

Poller sind aufgrund des geringen Farbunterschiedes zum Gehsteig oder zur Fahrbahn oft Stolpersteine für sehbehinderte Menschen. Rot-weiß-rote Bänderolen machen Poller besser sichtbar.

Radwege – eine Gefahr für blinde Menschen

Sind Geh- und Radweg nicht baulich voneinander getrennt, können blinde Menschen nicht erkennen, in welchem Bereich des Weges sie sich befinden. Hinzu kommt, dass RadfahrerInnen und FußgängerInnen sich mit unterschiedlicher Geschwindigkeit bewegen und RadfahrerInnen sich fast geräuschlos fortbewegen und deshalb akustisch schwer wahrgenommen werden.

Um die Verkehrssicherheit aller zu gewährleisten ist es unbedingt notwendig, Geh- und Radwege optisch voneinander zu trennen und zusätzlich die Trennlinie ertastbar zu gestalten. Es sollte auf alle Fälle beiden verkehrsteilnehmenden Gruppen genügend Platz – auch auf Kosten des Autoverkehrs – zur Verfügung gestellt werden.

Inventar im öffentlichen Raum





Öffentliche barrierefreie WC Anlagen

Es sollten in regelmäßigen Abständen öffentliche, barrierefreie Sanitäreinrichtungen angeboten werden, die auch gut gepflegt werden. Besonders für Menschen mit Behinderung, aber auch ältere Personen und Personen mit Kleinkindern erhöht das die Qualität des Aufenthalts im öffentlichen Raum.

Die detaillierte Ausgestaltung öffentlicher WC Anlagen im Wiener Stadtgebiet obliegt der Magistratsabteilung 48 – Abfallwirtschaft, Straßenreinigung und Fuhrpark und den Wiener Linien. (siehe auch: Technisches Informationsblatt Techn. 1 Barrierefreie öffentliche WC-Anlagen; herausgegeben vom Netzwerk der österreichischen Beratungsstellen für barrierefreies Planen und Bauen; Bezug bei Österreichische ARGE Rehabilitation, Stubenring 2/1/4, 1010 Wien oder siehe <http://www.oear.or.at>)

Öffentliche barrierefreie WC-Anlagen sollten in regelmäßigen Abständen angeboten werden.



*Barrierefreie
Sitzgelegenheiten
im Abstand von
100 m können die
Reichweite von
FußgängerInnen
erheblich erweitern*

Sitzmöglichkeiten, Vegetation, kleine Plätze und Trinkbrunnen

Für Menschen mit Gehbehinderung oder Herz-Kreislaufkrankungen sollten – in Abstand von höchstens 100 m – Sitzmöglichkeiten mit ausreichender Sitzhöhe (46–48 cm), Rücken- und Armlehne angeordnet werden sowie die Möglichkeit für einen Rollstuhlstellplatz geschaffen werden. Idealerweise sollten die Sitzmöglichkeiten an geschützten Stellen außerhalb der Gehlinie stehen. Sitzgelegenheiten können die Reichweite des Gehens ganz erheblich erweitern und das Gehen beträchtlich attraktiver machen.

Attraktiv gestaltete kleine Plätze mit Grünflächen, Bäumen und Sitzgelegenheiten sind ein wichtiger Beitrag für ein angenehmes Wohnumfeld. Sie ermöglichen das Rasten zwischendurch, dienen als Treffpunkt, beleben die Nachbarschaft und nützen daher vor allem älteren Personen und Eltern mit kleinen Kindern sowie Jugendlichen, die sich ohne Konsumzwang treffen wollen.



Attraktiv gestaltete kleine Plätze sind ein wichtiger Beitrag für ein belebtes Wohnumfeld und dienen als konsumfreier Treffpunkt.

Entlang von öffentlichen und privaten Grünflächen ragen oft Äste von Bäumen und Sträuchern auf den Gehsteig. Für blinde Menschen sind vor allem Äste in der Nähe des Kopfes oder des Oberkörpers gefährlich. Sträucher müssen daher regelmäßig geschnitten werden, damit keine Äste in den Gehbereich ragen können.

Auch Wasserentnahmestellen (Trinkbrunnen) sollten in regelmäßigen Abständen im öffentlichen Raum angeboten werden.



Baustellensicherung mit druckfesten Latten und Tastleisten im Bereich eines Gehsteiges

Baustellen und Baustellensicherung

Menschen mit Sehbehinderung erkennen Hindernisse auf Gehsteigen oft zu spät. Blinde Menschen nehmen nur jene Hindernisse wahr, die mit dem Langstock ertastet werden können. Das Absichern von Baustellen ermöglicht Menschen mit Sehbehinderung, rechtzeitig zu reagieren und schützt vor Gefahr. Wichtigstes Gebot: Die Baustelle muss rundherum abgesichert sein. Für die Absicherung der Baustelle gelten die Standards, die in der ÖNORM - V2104 „Technische Hilfen für sehbehinderte und blinde Menschen, Baustellen und Gefahrenabsicherung“ festgeschrieben sind.

- Absperrungen aus festem Material (keine Plastikbänder)
- bei Baustellen schützen druckfeste Latten in 100 cm Höhe
- Zwischen 5 und max. 30 cm Höhe vom Boden gemessen, ist die Anbringung einer Tastleiste vorgesehen
- Besteht Absturzgefahr, muss zusätzlich in der Mitte eine Latte angebracht werden
- An den festen Absperrungseinrichtungen dürfen keine Nägel herausstehen; Holz- und Metallspäne, Konstruktionsteile dürfen nicht abstehen

- Scharfkantige Tafeln und Gegenstände stellen eine Verletzungsgefahr für sehbehinderte und blinde Menschen dar
- Die Breite der angerampten Ersatzgehsteige ist mit mindestens 1,5 m sowie die Durchgangshöhe mit mindestens 2,2 m vorgegeben (zusätzliche Anmerkung: Wenn Gehsteige durch Baustellen blockiert sind, ist geeigneter Ersatz zu schaffen, ohne die FußgängerInnen zum Überqueren der Fahrbahn zu zwingen, auch wenn dadurch vorübergehend Stellplätze verloren gehen.)

Weiters sollten gut abgesicherte Baustellen keine wichtigen Sichtbeziehungen von FußgängerInnen im Kreuzungsbereich verstellen. FußgängerInnenwege im Baustellenbereich sollten am Tag und in der Nacht gut ausgeleuchtet und barrierefrei begehbar sein.



Hindernisse aller Art schränken den Bewegungsraum für FußgängerInnen massiv ein und stellen darüber hinaus eine Gefahr (vor allem für blinde Menschen) dar

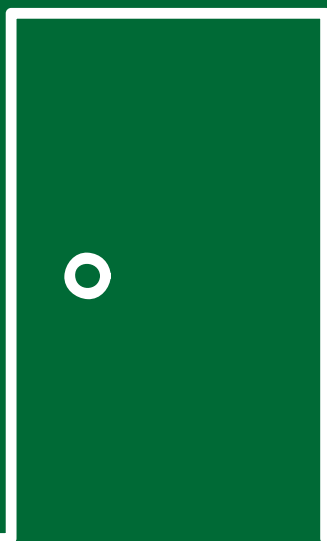
Hindernisse im öffentlichen Raum Temporäre Hindernisse

Unangekündigte Veränderungen im öffentlichen Raum sind für Menschen mit Behinderungen „Stolpersteine“ auf ihren Wegen durch die Stadt und bergen ungeahnte Gefahren für Menschen mit Behinderungen sowie auch für spielende Kinder. Oft steckt die Gefahr im Detail! Hier eine kleine Auswahl:

- Tragende Konstruktionselemente (Streben, Verspannungen), die beispielsweise Sonnensegel, Markisen oder andere Überdachungen halten, verlaufen teilweise in Brust- und Kopfhöhe. Sie können mit dem Langstock nicht ertastet werden und bergen daher eine Verletzungsgefahr für blinde und sehbehinderte Menschen.
- Auch Absperrungen aus dünnen, meist silberfarbenen Drahtseilen können von sehbehinderten Menschen aufgrund des schlechten Kontrasts zur Umgebung nicht wahrgenommen werden
- Scharfkantige, abstehende Konstruktionsteile können schwere Verletzungen für blinde Menschen und Jugendliche mit Rollern und Skateboards verursachen.

- „Frei schwebende“, also z.B. an einer Wand montierte Sitzgelegenheiten werden mit dem Langstock nicht rechtzeitig bemerkt.
- An einer Wand aufgehängte Postkästen oder Automaten, die mehr als 15 cm von der Wand abstehen, sollten durch einen entsprechenden Tastsockel am Boden gekennzeichnet sein.
- Schanigartenmöbel, Zeitungsständer, Werbetafeln und -schilder, Schneestangen und Warenausräumungen stehen „im Weg“ und bedeuten Hindernisse für Rollstuhlfahrer, Menschen mit Kinderwägen und alte Menschen. Oft zwingen sie zu Umwegen. Blinde Menschen laufen gegen Ständer, deren Umrisse mit dem Langstock nicht deutlich ertastet werden können.
- Hindernisse sind auch Fahrräder, die an Verkehrszeichen illegal angehängt sind. Insbesondere die Lenkstangen stellen eine Verletzungsquelle für blinde Menschen dar. Es ist daher wichtig, den RadfahrerInnen genug Fahrradbügel anzubieten – am besten in den Parkspuren, um die Gehsteige freizuhalten.
- Für Rollstuhl-, E-Rollstuhl- und Scooter-NutzerInnen können auch temporäre Einschränkungen des Bewegungsraumes zum Problem werden, etwa wenn abgestellte Fahrräder, Warenausräumungen, Mülleimer usw. zu schmale Gehsteige „absperren“. Scooter-NutzerInnen müssen dann mühsam und über Rückspiegel zurückschieben!
- Schanigärten sollen eine Durchgangsbreite von 2 m frei lassen, keine wichtigen Sichtbeziehungen von FußgängerInnen im Kreuzungsbereich stören und auch von blinden Menschen mit dem Langstock eindeutig wahrnehmbar und erkennbar sein. Das heißt, dass blinde Menschen durch die Gestaltung des Schanigartens daran eindeutig vorbeigeleitet werden (und dadurch gar nicht die Gefahr besteht, ungewollt in den Schanigartenbereich zu gelangen).

Bauliche Ausgestaltung



Eingänge und Zugänge

Menschen mit Behinderung sollen prinzipiell selbständig denselben Gebäudeeingang benutzen können wie Menschen ohne Behinderung. Auch bei der Adaption bestehender Gebäude ist daher immer der Haupteingang barrierefrei zugänglich zu machen. Ist dies nicht möglich, sind integrative Lösungen anzustreben. Zum Beispiel kann ein bestehender Nebeneingang zum neuen Eingang für alle werden. Ist ein barrierefreier Zugang über einen separaten Gebäudeeingang unvermeidbar, muss der Weg zu diesem deutlich beschildert und der Zugang immer hindernisfrei möglich sein.

Der Gebäudeeingang muss stufenlos erreichbar sein. Kann auf einen Niveauunterschied nicht verzichtet werden, darf er maximal 3 cm (Außenbereich) betragen. Zweiseitige Schwellen sollten auf jeden Fall vermieden werden. Größere Niveauunterschiede müssen durch Rampen, Aufzüge oder Aufstiegshilfen überwunden werden. Vor der Eingangstür muss eine ausreichend große, horizontale Bewegungsfläche von mindestens 150 cm Durchmesser vorhanden sein.

Windfänge sollten mindestens 200 x 150 cm groß sein, um ausreichend Bewegungsfläche (für Menschen im Rollstuhl, mit Kinderwägen oder Gehhilfen) für das Öffnen der Türen zu gewährleisten. Versetzt zu öffnende Türen sollen vermieden werden.

Hohe, weiche Bürstenmatten oder hochflorige Teppiche sind als Schmutzfängbelag ungeeignet, da sie für RollstuhlfahrerInnen schwer zu befahren sind und auch Personen mit Gehbehinderungen große Schwierigkeiten bereiten. Die Oberfläche von Fußabstreifern muss immer niveaugleich mit dem umgebenden Bodenbelag abschließen, da eine Kante eine Stolpergefahr darstellt.

Ein- und Zugänge sollen für Menschen mit Sehbehinderungen, aber auch für ältere Menschen gut erkennbar (kontrastreich) und für blinde Menschen mit taktilen Auffanglinien ausgestattet sein. Kontrastreiche und tastbare Schmutzfängmatten können Menschen mit Sehbehinderungen auch sehr gut als Leitsystem dienen, wenn sie im Gebäude weitergeführt werden.

Türen (von Hand betätigt)

Die Türlichte sollte mindestens 80 cm, idealerweise jedoch 90 cm sein. Mit der Türlichte ist die bei geöffneter Tür vorhandene freie Durchgangshöhe gemeint, die trotz eventueller Einschränkungen durch Türblatt oder Türgriffe zur Verfügung steht. (Abb. 1)

Die Breite von einzelnen Türflügeln soll 100 cm nicht überschreiten, um eine gute Bedienbarkeit zu gewährleisten. Bei größeren Stockbreiten sollen deshalb zweiflügelige Türen verwendet werden.

Für eine gute Bedienbarkeit kann ab einer Türblattbreite von 85 cm ein Zuziehgriff (horizontaler Bügelgriff) in einer Höhe von 80–100 cm montiert werden. (Abb. 2)

Der maximale Kraftaufwand zum Türöffnen darf 25 N nicht überschreiten, bei höheren Werten sind motorisch unterstützende Öffnungshilfen vorzusehen.

Vor Türen muss auf beiden Seiten eine horizontale Bewegungsfläche von mindestens 150 cm Breite und 120 cm Tiefe vorhanden sein.

Auf der Aufschlagseite von Drehflügeltüren ist eine Bewegungsfläche von 200 x 150 cm erforderlich. Diese kann längs oder quer angeordnet werden. Um Drehflügeltüren vom Rollstuhl aus zu öffnen, muss man seitlich an die Schlossseite heranfahren, daher ist die Bewegungsfläche mindestens 50 cm seitlich von der Türdrückseite aus anzuordnen.

Bei Schiebetüren muss auf beiden Seiten der Tür ein seitlicher Anfahrbereich von 150 x 120 cm gegeben sein. Zur Bedienung von Schiebetüren sind auf beiden Seiten lotrechte Bügelgriffe vorzusehen. (Abb. 3)

Türschwellen sind grundsätzlich zu vermeiden. Wenn sie technisch unbedingt erforderlich sind, darf ihre Höhe im Innenbereich maximal 2 cm betragen, bei Außentüren maximal 3 cm. Notwendige Schwellen sollen gut überrollbar ausgebildet sein. Zweiseitige Schwellen sollten auf jeden Fall vermieden werden. (Abb. 4)

Ab einer Tiefe der Türleibung von über 20 cm sollen die Kanten abge-schrägt werden. Türleibungen über 40 cm sollten vermieden werden. Ansonsten ist die Tür zu automatisieren oder die Türleibungsbreite ist entsprechend der geforderten Bewegungsflächen zu verbreitern.

(Abb. 5)

Drehkreuze und kleine Karusselltüranlagen sind für Menschen im Rollstuhl oder mit Gehbehinderung sowie mit Kinderwagen nicht begehbar und müssen daher umfahrbar sein.

Bedienelemente (Klingeltableaus, Gegensprechanlage, Lichtschalter usw.) sollten für alle – also auch für Kinder und im Rollstuhl sitzend – leicht erreichbar sein. Daher sind sie in einer Höhe von 80–100 cm anzubringen. Um den Anfahrbereich für Rollstuhlfahrer zu ermöglichen, sind diese Elemente mindestens 50 cm von einer seitlichen Wand entfernt vorzusehen.

Türen (automatisiert)

Bei automatischen Drehflügeltüren ist darauf zu achten, dass sich die Türe nicht selbsttätig gegen eine auf der Aufschlagseite stehende Person öffnen kann. Motorische Öffnungshilfen für Drehflügeltüren sollen auch jederzeit eine von Hand betätigte Nutzung zulassen. Der Aufschlagbereich ist im Boden optisch und taktil zu kennzeichnen. Drehflügeltüren werden häufig durch Tastschalter aktiviert, deren Positionierung unbedingt außerhalb des Aufschlagbereiches des Türblattes liegen muss.

Zur Bedienung von automatischen Türen mit Taster oder Schüsselschaltern sind entsprechend horizontale Bewegungsflächen für eine einfache und sichere Benutzung vorzusehen. Die Bedienelemente müssen sich weit genug außerhalb des Aufschlagbereiches der Türe befinden. (Abb. 6)

Da Menschen mit Mobilitätsbehinderungen eine längere Zeit zum Passieren der Türe benötigen als Menschen ohne Behinderung muss die Schließzeit entsprechend eingestellt sein.

Automatische Drehflügeltüren sowie sensorgesteuerte Türen sind mit einem 40 cm tiefen, taktilen Aufmerksamkeitsfeld, 10 cm vor dem Schwenkbereich in Türbreite (gemäß ÖNORM V 2102-1) abzusichern. Das Hineinragen von automatischen Türen in Verkehrswege ist zu vermeiden.

Sind taktile Leitlinien vorgesehen, müssen diese bei (automatisierten) zweiflügeligen Schiebetüren/Drehflügeltüren in die Mitte, bei einflügeligen Türen zur Öffnungsseite führen. Die unter dem Aspekt der Zugänglichkeit geeignetste Türart ist die automatische Schiebetür. Glasschiebetüren sind gemäß ÖNORM B1600 kontrastreich zu markieren. Bewegliche und nicht bewegliche Glasflächen sind unterschiedlich zu kennzeichnen. (Abb. 7)

Für Menschen mit Sehbehinderung bzw. solche, die auf einen Rollstuhl angewiesen sind, muss bei automatischen Karusseltüranlagen eine Umgehungstür vorhanden sein. Automatische Karusseltüranlagen sind für Menschen mit Mobilitätsbehinderungen möglicherweise nur dann zugänglich, wenn die einzelnen Kammergrößen ausreichend Platz und Bewegungsfläche für eine Person im Rollstuhl plus Begleitperson bieten und an beiden Öffnungen ein Taster für eine notwendige Drehzahlreduzierung vorhanden ist.

Glastüren und Glasflächen

Große, ungeteilte Glasflächen oder Glastüren stellen für alle, besonders aber für Menschen mit Sehbehinderung als auch für Kinder eine Verletzungsgefahr dar, wenn sie nicht rechtzeitig wahrgenommen werden.

Daher muss in einer Höhe von 90–150 cm eine farblich kontrastierende Markierung mit einem hellen und dunklen Anteil angebracht werden. Am Besten sind zwei zweifarbige Streifen in einer Höhe 90 cm und 150 cm über Fußboden mit einer jeweiligen Höhe von 6 cm. Abweichend davon können auch Symbole im genannten Bereich zur Markierung verwendet werden, dieser muss dann durchgehend in zwei Farben markiert sein.

Bei Glastüren sollte unmissverständlich die Aufgehrichtung erkennbar sein.

Haus- und Garageneinfahrten

Diese müssen auch für sehbehinderte Menschen gut gekennzeichnet werden und gleichzeitig AutofahrerInnen den Vorrang der FußgängerInnen auf dem Gehweg baulich und optisch signalisieren.

Abb. 1 – Breite von Türlichtern

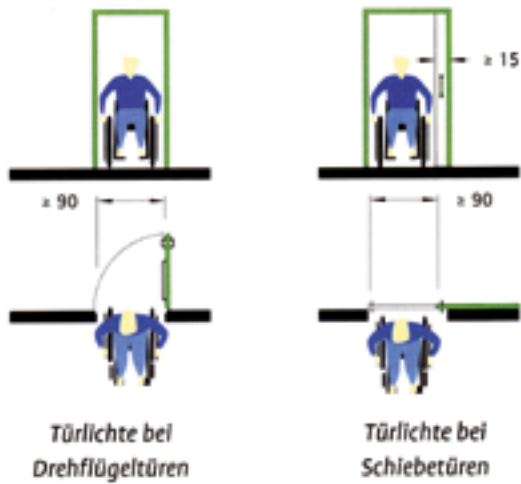


Abb. 2 – Doppelflügeltüren und Zuziehgriffe

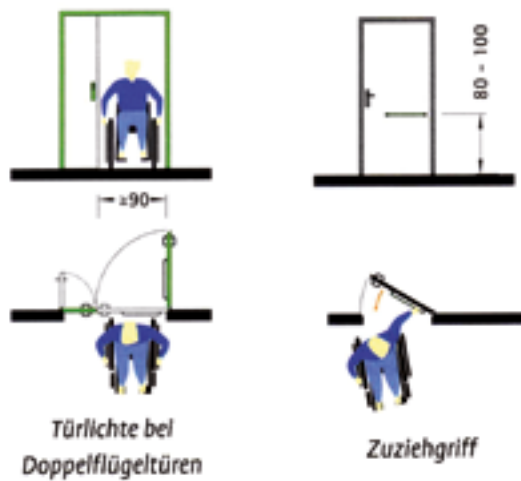


Abb. 3 – Bewegungsflächen

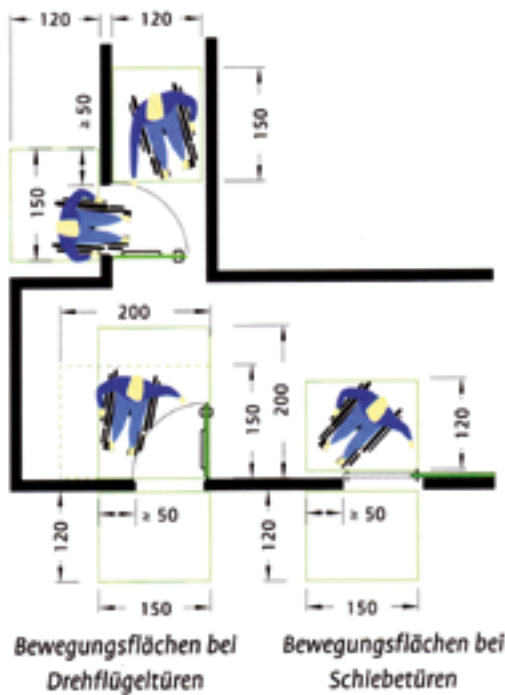


Abb. 4 – Türschwellen

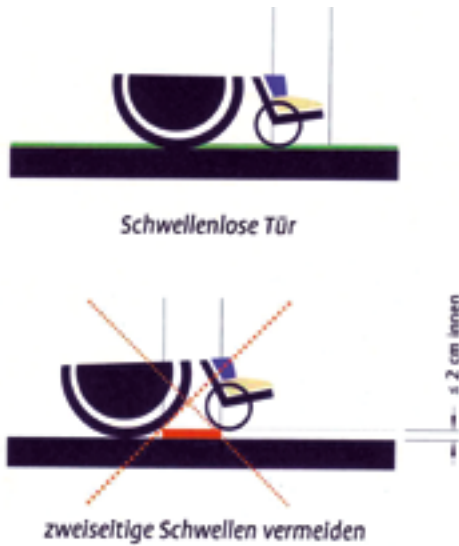


Abb. 5 – Türlaibungen

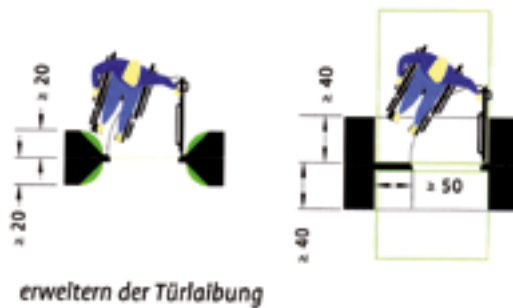
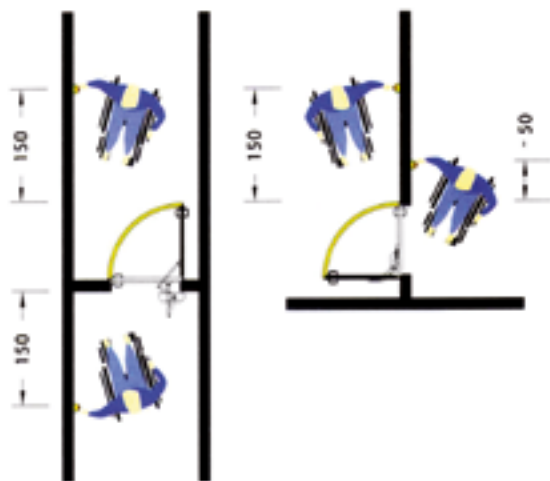
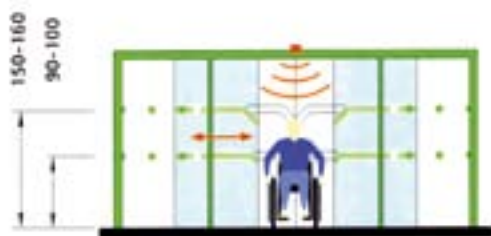


Abb. 6 – Türaufschlagbereich



Anordnung der Bedienelemente

Abb. 7 – Glasmarkierungen



Glasmarkierung automatischer Schiebetür

Literaturverzeichnis

Barrierefreies Bauen für ALLE Menschen – Planungsgrundlagen
Stadtbaudirektion Graz, Referat Barrierefreies Bauen
2005

Masterplan Verkehr Wien 2003
Magistrat der Stadt Wien
Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung
2003

Design for all – Planungsgrundlagen zum barrierefreien Planen und Bauen
Stadt Wels
2004

Behindertengerechte städtische Freiräume
Drexel, Feuerstein, Licka, Proksch
Institut für Landschaftsgestaltung und Gartenbau Universität für
Bodenkultur
Im Auftrag des Magistrats der Stadt Wien
Magistratsabteilung 18 – Stadtstrukturplanung / Generelle Grünplanung
1991

Stadt Fair Teilen
Leitstelle für Alltags- und Frauengerechtes Planen und Bauen,
Stadtbaudirektion Wien
2005

Barriere Frei! – Stadt ohne Hindernisse?
Magistrat der Stadt Wien
Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung
2004

Projektierungs_handbuch : Öffentlicher_Raum

Magistrat der Stadt Wien

Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung
2005

Gehen in Wien

Im Auftrag der Stadt Wien, MA 18 Stadtentwicklung und Stadtplanung

Durchgeführt von FACTUM OHG, Verkehrs- u. Sozialanalysen
2004

Barriere:Frei! – Handbuch für barrierefreies Wohnen

Bundesministerium für Soziales und Konsumentenschutz

2008

Folder / Infolyer:

barrierefrei durch wien – Maßnahmen für behinderte Menschen im Straßenraum

Magistrat der Stadt Wien

Magistratsabteilung 28 – Straßenverwaltung und Straßenbau

Magistratsabteilung 29 – Wiener Brückenbau und Grundbau

Magistratsabteilung 46 – Verkehrsorganisation und technische
Verkehrsangelegenheiten

Maßnahmen für behinderte Menschen im Straßenraum

Magistrat der Stadt Wien

Magistratsabteilung 28 – Straßenverwaltung und Straßenbau

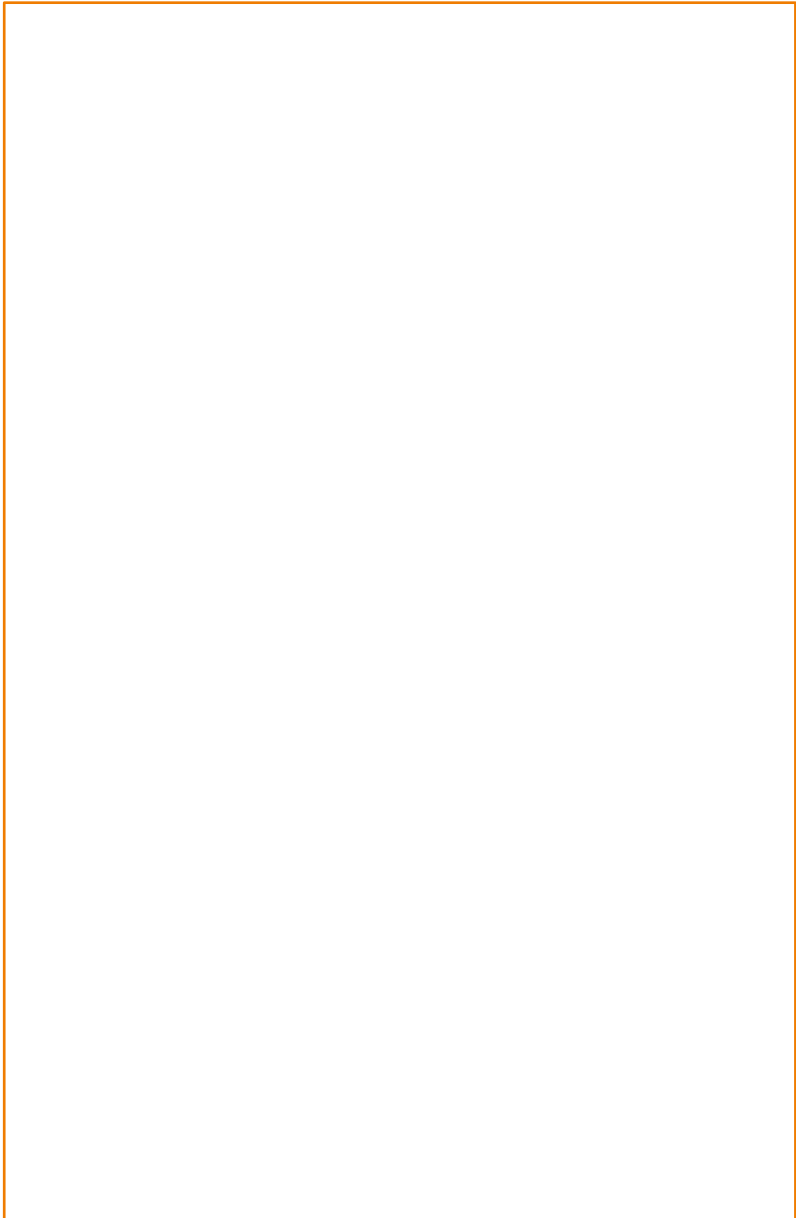
2002

Bewegungsfreiheit bei Eingängen, Türen und Terrassen

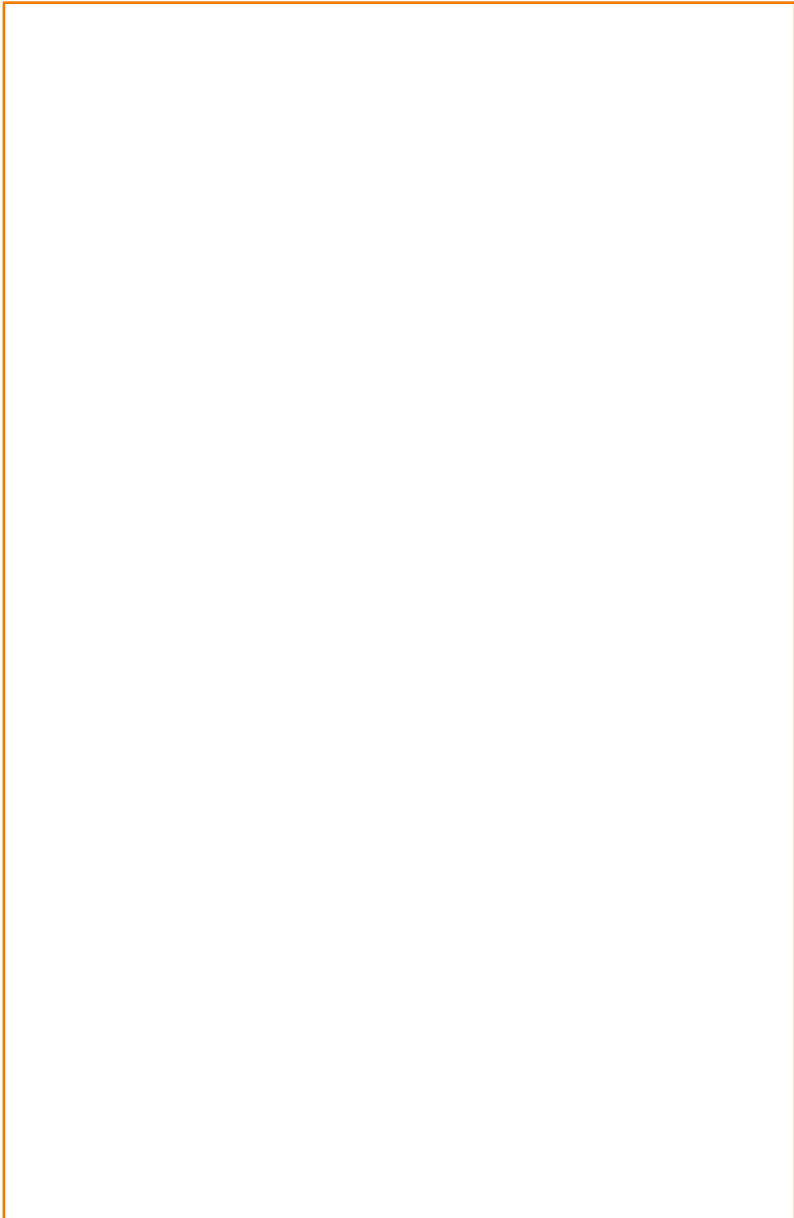
Magistrat der Stadt Wien

Magistratsabteilung 25 – Stadterneuerung und Prüfstelle für
Wohnhäuser

Notizen



Notizen

A large, empty rectangular box with a thin orange border, occupying most of the page below the title. It is intended for taking notes.

Impressum

- MHV / Fd.I.V.: Gebietsbetreuung Stadterneuerung im 6., 7., 8. und 9. Bezirk
Mittelgasse 6, 1060 Wien
Im Auftrag der Stadt Wien – MA 25
- Auftragnehmer: ARGE Klerings Architekten Ziviltechniker GmbH und
Wohnbauvereinigung für Privatangestellte Gemeinnützige Gesellschaft mbH
- Redaktion: Markus Mondre (GB* 6–9), Markus Steinbichler (GB* 6–9), Maria Grundner
(ÖAR – Dachverband der Behindertenorganisation Österreichs) und
Wolfgang Kremser (Verkehrsgremium des österreichischen Blinden- und
Sehbehindertenverbandes; Landesgruppe Wien, NÖ u. Bgld.)
- Gestaltung: BÜRO MARKUS/ZAHRADNIK
Daniel Kamellor (Grafikdesign)
Isabella Rathner (Illustrationen)
- Fotos: Gebietsbetreuung Stadterneuerung im 6., 7., 8. und 9. Bezirk
mit Ausnahme von: S. 12 Foto 2; S. 20 Foto 1-3; S. 23 Foto 2+3; S. 25 Foto 1;
S. 26 Foto 1+2; S. 32 Foto 1; Projekt Mofa
- Abbildungen: Stadtbauamt Graz
- Druck: flyeralarm.at
- Erscheinungsdatum: August 2011

U3 = Rückseite innen

U4 = Rückseite